850 T3

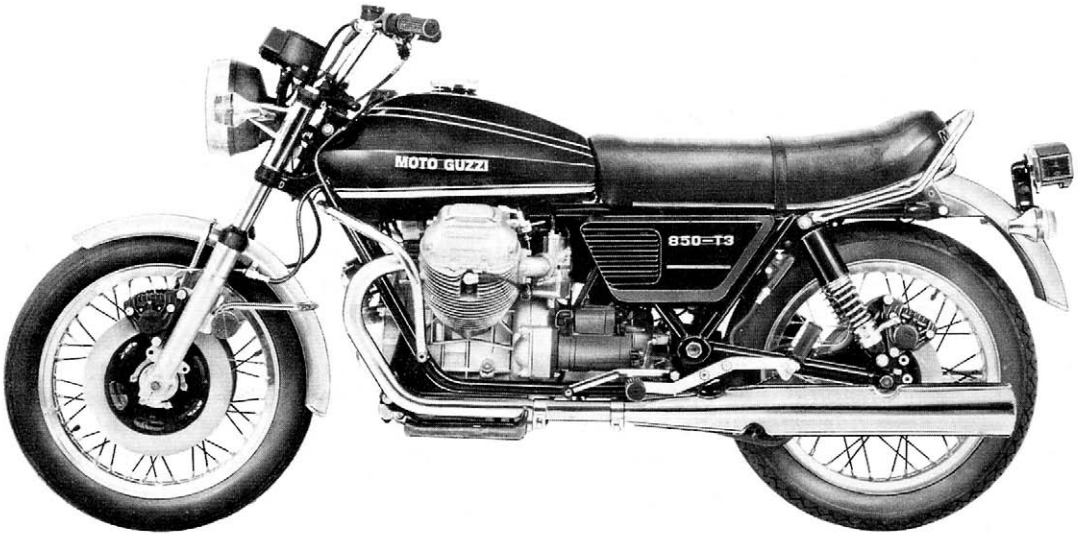
MOTO GUZZI

notice d'entretien

Cod. 17800070 - 3-77 - 600 - Printed in Italy - Mariani - Almè-Bergamo

Cher Client,

Nous vous remercions avant tout d'avoir choisi la 850-T3 MOTO GUZZI. En vous conformant aux instructions qui sont données dans cette notice, vous assurerez une longue durée à votre moto en évitant les désagréments.
Avant de l'utiliser, nous vous conseillons de lire attentivement cette notice afin de connaître les caractéristiques du véhicule et surtout d'apprendre à le manoeuvrer en toute sécurité.
Pour les opérations de contrôle et de révision, adressez-vous à l'un de nos Concessionaires qui effectuera un travail consciencieux et rapide. Les opérations de réparation et de réglage qui ne seraient pas effectuées pendant la période de garantie dans les ateliers de notre réseau pourraient faire perdre le bénéfice de la garantie.


MOTO GUZZI
850-T3

INDEX

4 Caractéristiques générales
10 Commandes et accessoires
12 Numéro d'identification
13 Appareils de contrôle et commandes
20 Utilisation
22 Rodage
23 Entretien et réglages
30 Démontage des roues
33 Tableau récapitulatif de l'entretien et du graissage
37 Graissages
41 Alimentation
44 Distribution
45 Allumage
49 Equipement électrique
52 Schéma électrique

4 CARACTERISTIQUES GENERALES

Moteur

Bicylindre à 4 temps	
Disposition des cylindres	en V à 90°
Alésage	83 mm
Course	78 mm
Cylindrée totale	844 cm^3
Taux de compression	9,5
Régime de puissance maximum	7000 t/mn
Puissance maximum	68,5 CV SAE

Distribution

A tiges et culbuteurs. Soupape en tête.

Alimentation

2 carburateurs «Dell'Orto» type VHB 30 CD (droit), VHB 30 CS (gauche).

Graissage

Par pression avec pompe à engrenages.
Pression normal de graissage 3,8 ÷ 4,2 kg/cm^2 (réglage par clapet).
Filtre à huile: à tamis et à filtre fixés sur le carter inférieur.
Témoin électrique signalant l'insuffisance de la pression.

Générateur alternateur

Monté sur la partie avant du vilebrequin (14 V - 20 A).

Allumage

Batterie-bobine à double rupteur et avance automatique à masses centrifuges.

Données d'allumage

Avance initiale	2°
Avance automatique	31°
Avance totale (fixe + automatique)	33°
Ecartement des contacts du rupteur:	0,37 à 0,43
Bougie:	Marelli CW 7 L Bosch W 22 ST 2 AC - 44 XL
Ecartement des électrodes des bougies:	0,6 mm
Bobines d'allumage:	2, montées sur le Cadre au dessus du groupe moteur.

Démarrage

Démarreur électrique (12 V - 0,7 CV) à enclenchement à commande électro-magnétique.
Couronne dentée fixée sur le volant moteur.
Commande à bouton située à droite du guidon (Start).

Transmissions

Embrayage

A sec, à deux disques menés. Situé sur le volant moteur. Commande par levier placé sur le guidon (côté gauche).

Transmission primaire

A engrenage. Rapport 1 : 1,235 (Z = 17/21).

Boîte de vitesses

5 rapports avec engrenages toujours en prise à enclenchement frontal. Dispositif anti-à-coups incorporé.
Commande par levier à pédale situé sur le côté gauche du véhicule.
Rapports totaux de transmission:

1er	rapport = 1 : 2	(Z = 14/28)
2ème	rapport = 1 : 1,388	(Z = 18/25)
3ème	rapport = 1 : 1,047	(Z = 21/22)
4ème	rapport = 1 : 0,869	(Z = 23/20)
5ème	rapport = 1 : 0,750	(Z = 28/21)

Transmission secondaire

A cardan 1 : 7,714 (Z = 7/33)

Rapport total (moteur-roue):
1er = 1 : 11,643
2ème = 1 : 8,080
3ème = 1 : 6,095
4ème = 1 : 5,059
5ème = 1 : 4,366

Chassis

Double berceau à structure tubulaire.

Suspensions

AV: fourche télescopique à amortisseurs incorporés.
AR: bras oscillant à ressorts réglables et amortisseurs hydrauliques incorporés.

Roues

AV et AR à rayons, jantes «WM 3/2,15 x 18».

Pneumatiques

AV 3,50 H - 18.
AR 4,10 H - 18.

Freins

Système freinage intégrale.
AV: 2 disques Ø 300 mm avec étriers à 2 pistons Ø 38 mm.
AR: 1 disque Ø 242 mm avec étrier à 2 pistons Ø 38 mm.

La pédale commande le disque avant gauche et le disque AR.
Le levier au guidon droit commande le disque AV droit.

Cotes et poids

Empattement	1,470 m
Longueur maximum	2,200 m
Largeur maximum	0,780 m
Hauteur maximum	1,060 m
Hauteur minimum par rapport au sol	0,150 m

Poids du véhicule en ordre de marche: 243 kg environ.

Performances

Vitesse maximum pour chaque rapport (avec uniquement le pilote):

Rapport de la boîte de vitesses	Vitesse maximum
1er rapport	71,837 km/h
2ème rapport	103,502 km/h
3ème rapport	137,339 km/h
4ème rapport	165,329 km/h
5ème rapport	195 km/h environ.

Consommation de carburant (suivant Normes CUNA): 6 l aux 100 km.

Remplissage

Eléments à remplir		**Type de carburant et différentes huiles**
Réservoir carburant	24	Essence super (98/100 NO-RM)
Réserve	4	
Carter moteur	3	Huile «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50»
Boîte de vitesse	0,750	Huile «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»
Boîte de transmission (graissage couple conique)	0,250	
	dont:	
	0,230	Huile «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»
	0,020	Huile «Molykote type A»
Fourche téléscopique (par bras)	0,070	Liquide «Agip F. 1 ATF Dexron»
Equipement de freinage		Fluide «Agip F. 1 Brake fluid»

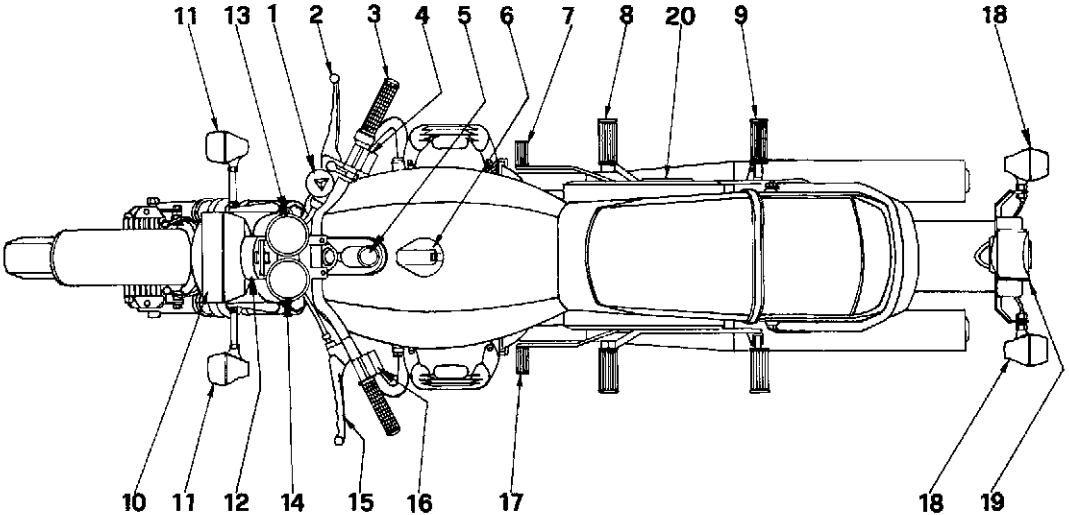
Si l'on ne peut pas disposer de produits AGIP, l'on peut employer les produits des principales Maisons avec les mêmes spécifications SAE.

10 COMMANDES ET ACCESSOIRES

(fig. 2)

1 Réservoir-pompe de frein AV droit.
2 Poignée de frein avant droit.
3 Poignée de gaz.
4 Boutons de démarreur et d'arrêt moteur.
5 Commutateur à clé.
6 Bouchon de réservoir.
7 Pédale de frein AV gauche et AR.
8 Repose-pieds pilote.
9 Repose-pieds passager.
10 Phare.
11 Clignotant AV.
12 Tableau de bord.
13 Compteur.
14 Compte-tours.
15 Levier d'embrayage.
16 Combiné avvertisseur, appel de phare clignotant et veilleuse code phare.
17 Pédale de sélecteur.
18 Feux indicateurs de direction AR.
19 Feu arrière.
20 Réservoir de frein AV gauche et AR.

Les positions droit ou gauche sont celles du conducteur.

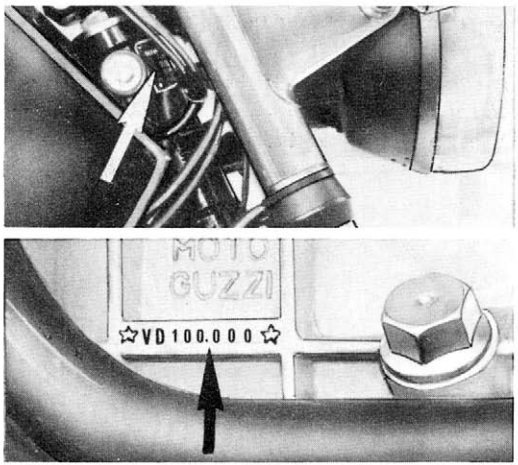

11
13
1
2
3
4
5
6
7
8
20
9
18
10
11
12
14
15
16
17
18
19

12 NUMERO D'IDENTIFICATION (fig. 3)

Chaque véhicule possède un numéro d'identification gravé sur l'avant du châssis.
Ce numéro figure sur la carte d'immatriculation.

Pièces de rechange

Pour tout remplacement de pièces, exigez des pièces de rechange portant la mention **«Pièces d'Origine Moto Guzzi».**
L'utilisation de toute autre pièce vous ferait perdre le bénéfice de la garantie.



3

Garantie

La garantie s'étend sur 6 mois et s'applique pour un parcours maximum de 10000 km à compter de la date de vente. Elle n'est pas valable si des modifications on été apportées au véhicule ou en cas de participation à des compétitions sportives. Les pneumatiques et les accessoires ou les éléments qui ne sont pas fabriqués par SEIMM - Moto Guzzi ne sont pas couverts par la garantie.
Un «carnet d'entretien» est délivré avec chaque motocyclette.
Ce carnet doit toujours accompagner le véhicule et doit être conservé avec les autres documents.
C'est en effet sur présentation de ce document aux Agents SEIMM - Moto Guzzi que le garantie peut être accordée conformément aux conditions générales de vente.

Tableau de bord (fig. 4)

1 Tachymètre - compteur kilométrique.

2 Compte-tours.

3 Témoin de point mort (orange) il s'allume quand la boîte est au point mort.

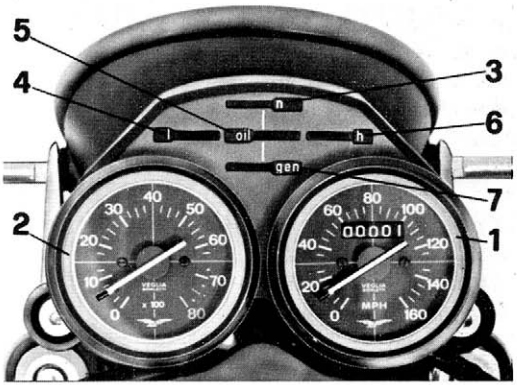
4 Témoin d'éclairage (vert).

5 Témoin de contrôle de la pression de l'huile (rouge). Il s'éteint lorsque la pression est suffisante pour assurer le graissage du moteur. Au cas où il ne s'éteindrait pas, arrêter le moteur et effectuer les contrôles nécessaires.

6 Témoin de feu de route (bleu).

7 Témoin de charge de l'alternateur chargeant la batterie (rouge). Il doit s'éteindre dès que le moteur a atteint un certain régime.

Pendant la conduite de jour, tous les témoins doivent être éteints; la nuit, seul le témoin de éclairage doit rester allumé.



4

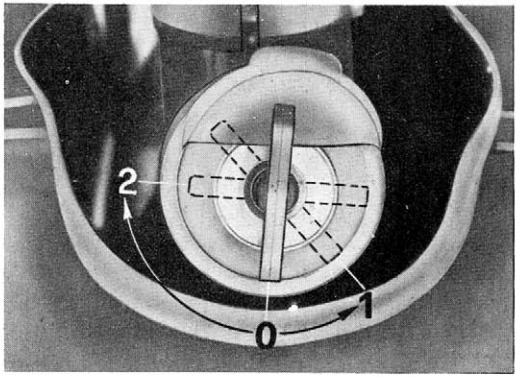
14 Contacteur à clé

La clé peut être placée suivant quatre positions (fig. 5):

«0» Verticale: véhicule arrêté, clé bloquée.

«1» Rotation dans le sens contraire des aiguilles d'une montre: véhicule arrêté, clé libre.

«2» Rotation dans le sens des aiguilles d'une montre: véhicule prêt pour le démarrage; toutes les commandes sont alimentées.



5

Interrupteur d'éclairage (lights)

Situé sur le côté gauche du guidon, 4 positions (fig. 6 «B»).

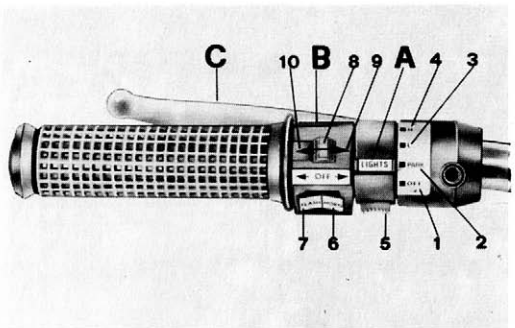
«1» OFF Lumières éteintes.

«2» PARK Feux de position.

«3» L Code.

«4» H Route.

«5» Bouton de sécurité. Pour revenir de code en veilleuse pousser ce bouton vers la gauche.



Commande d'avertisseur sonore, d'avertisseur lumineux et des feux indicateurs de direction

Situé sur le côté gauche du guidon.

«6» HORN Bouton de commande de l'avertisseur sonore.

«7» FLASH Bouton de commande de l'appel lumineux.

«8» OFF Bouton de commande des indicateurs de direction.

En déplacant ce bouton vers la droite, on allume les indicateurs droits.
En déplacant ce bouton vers la gauche, on allume les indicateurs gauches.

Bouton de mise en marche et d'arrêt moteur («A» fig. 7)

Il se trouve sur la droite du guidon. Lorsque la clé se trouve dans la position «2» de la fig. 5 l'interrupteur de mise en marche est prêt a fonctionner.

16 Pour mettre en marche le moteur débrayer à fond et appuyer sur le bouton «1» START.
Pour arrêter le moteur (en cas d'urgence), placer le levier de commande «2» dans la position «3» ou «4» OFF.

Commande «Starter» (fig. 27)

Le levier de commande des dispositifs de démarrage en cas de **moteur froid** est situé côté gauche à coté du cache culbuteur.
«A» Position de démarrage.
«B» Position de marche.

Commande Gaz («B» fig. 7)

La poignée se trouve sur le côté droit du guidon; en la tournant en direction du pilote, on ouvre les gaz; pour fermer, déplacer dans le sens inverse.

Commande d'embrayage («C» fig. 6)

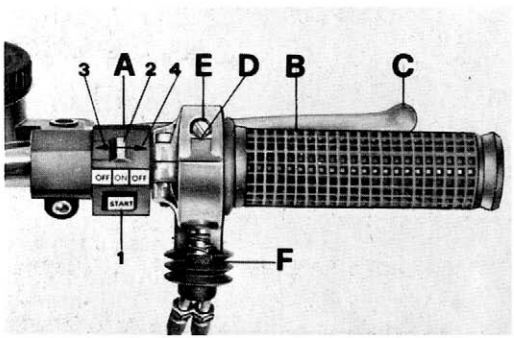
Le levier se trouve sur le côté gauche du guidon; il ne doit être actionné qu'au démarrage et pour les changements de vitesse.

Commande frein avant droit
(«C» fig. 7)

Le levier est relié à la pompe-réservoir placée sur le côté droit du guidon.

Commande frein arrière et frein AV gauche

Elle se trouve sur le côté droit de la motocyclette.

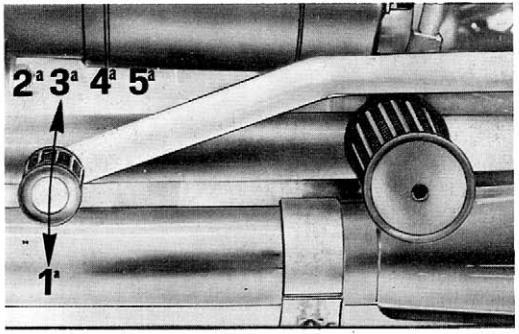


7

Comande de changement de vitesses

Elle est située sur le côté gauche du véhicule (fig. 8).
1ère vitesse: levier vers le bas.
2ème, 3ème, 4ème et 5ème vitesse: levier vers le haut.
Point mort: entre la 1ère et la 2ème vitesse.

Avant d'actionner le levier de commande de changement de vitesse, tirer à fond le levier d'embrayage.



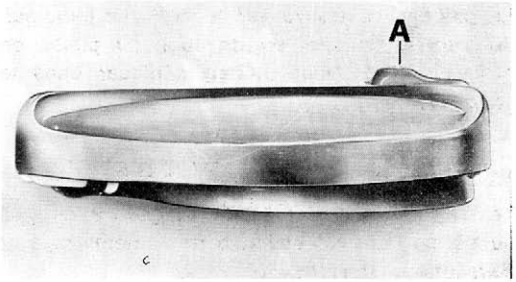
8

Bouchon du réservoir de carburant (fig. 9)

Pour ouvrir le bouchon du réservoir, appuyer sur le bouton «A».

Robinets de carburant (fig. 10)

Ils sont placés en dessous et à l'arrière du réservoir.
Ils comportent 3 positions:



9

«A» Ouverts (position verticale).

«R» Réserve (position horizontale, repère «R» sur le robinet).

«C» Fermés (position horizontale, repère «C» sur le robinet).

Plaque a fusibles (fig. 11)

Elle se trouve dans la partie centrale du véhicule. Pour y accéder, il est nécessaire de soulever la selle. 6 fusibles de 16 A sont montés sur cette plaque.

«1» Stop - Avertisseurs - Appel de phare.

«2» Relais de démarreur. Clignotant.

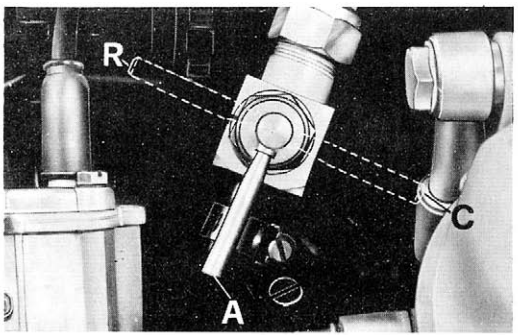
«3» Témoins «Oil - Gen - N». Code - Phare et son témoin.

«4» Veilleuse - Eclairage compteur compte-tours. Témoin de lumière.

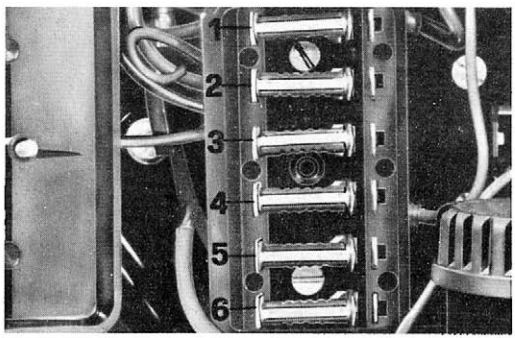
«5» et «6» Fusibles de rechange.

Antivol («A» fig. 12)

Pour bloquer ou débloquer la fourche opérer comme suit:



10



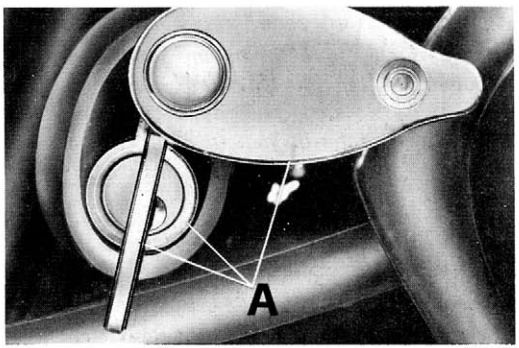
11

Blocage

— Braquer le guidon à droite;
— enfiler la clé dans l'antivol tourner celle ci dans le sens antihoraire et pousser l'antivol à fond. Relâcher et retirer la clé.

Déblocage

Enfiler la clé dans l'antivol tourner celle ci dans le sens antihoraire, relâcher et retirer la clé.



12

Béquille latérale

Elle ne doit être utilisée que pour de courts stationnements.
Elle revient automatiquement en place quand on redresse la machine.

Vérifications avant la mise en marche

Avant de mettre le moteur en marche, assurez-vous que:

- le réservoir contient suffisamment de carburant;
- l'huile du carter est au bon niveau;
- la clé de contact se trouve dans la position «2» (voir fig. 5);
- les témoins **rouges** (pression insuffisante de l'huile et tension insuffisante du générateur), le témoin **orange** (boîte de vitesse au point mort) et le témoin **vert** (pour la conduite nocturne) sont allumés;
- en cas de **moteur froid**, la manette de starter soit en position de démarrage «A» (verticale). Voir fig. 27.

Mise en marche du moteur

Après avoir effectué les contrôles ci-dessus, ouvrir la poignée de gaz d'un quart (en direction du pilote) et débrayer à fond; puis appuyer sur le bouton de mise en marche du moteur (situé à droite du guidon) «1» START, voir fig. 7.

Laisser tourner le moteur au point mort et à bas régime pendant quelques secondes en été et quelques minutes en hiver avant de ramener les manettes de starter en position de marche (horizontale). Voir fig. 27, «B».

Si l'on oublie de ramener les manettes dans cette position, des anomalies de carburation peuvent se produire avec une augmentation considérable de la consommation de carburant. Dans les cas extrêmes, l'excès de carburant lave les cylindres et provoque un grippage.

Ne pas oublier que lorsqu'une vitesse est enclenchée, le témoin indicateur de point mort (orange) ne s'allume pas; dans ces conditions, la mise en marche du moteur peut s'avérer dangereuse si l'on ne tire pas le levier d'embrayage à fond.

Démarrage à moteur chaud

Agir comme indiqué précédemment mais ne pas toucher à la manette de starter. L'utilisation de

cette manette provoquerait un enrichissement né faste au bon fonctionnement du moteur.

En marche

Pour changer de vitesse, fermer la poignée de gaz, tirer à fond le levier d'embrayage et passer la vitesse suivante; relâcher doucement le levier d'embrayage en accélérant.
La pédale doit être actionnée avec énergie et accompagnée avec le pied.
Lorsqu'on rétrograde, freiner progressivement et fermer peu à peu la poignée de gaz afin d'éviter de mettre le moteur en surrégime lorsqu'on relâche le levier d'embrayage.

Arrêt

Fermer la poignée de gaz, actionner les deux leviers de freinage en même temps et lorsqu'on est presque arrêté tirer à fond le levier d'embrayage.
Cette manoeuvre doit être bien coordonnée afin de conserver le contrôle du véhicule.
Pour réduire progressivemennt la vitesse, utiliser le frein moteur en rétrogradant. Toutefois, veiller à ne pas mettre le moteur en surrégime.
Sur routes mouillées ou dans les fortes pentes, utiliser les freins avec précaution, en particulier le frein avant.
Pour arrêter le moteur, mettre la clé de contact en position «0» (voir fig. 5).
A l'arrêt du moteur, ne pas oublier de refermer les robinets de carburant (position «C», fig. 10).

Stationnement

En cas de stationnement de nuit dans des endroits peu éclairés, laisser les feux de position allumés en placant la clé de contact dans la position «1» (voir fig. 5) et l'interrupteur d'éclairage dans la position «2» (voir fig. 6).
Puis mettre l'antivol (voir fig. 12).

Rodage

Au cours des 1600 premiers km, un véhicule neuf ou simplement révisé, doit être utilisé en respectant certaines règles. Le bon fonctionnement, la durée et les performances du moteur dépendent de la manière dont il a été utilisé pendant les premiers temps de fonctionnement.

Tableau des vitesses de rodage

Parcours en km	Vitesse limite à ne pas dépasser km/h				
	1ère vitesse	2ème vitesse	3ème vitesse	4ème vitesse	5ème vitesse
Jusqu'à 800 km	45	65	85	100	115
De 800 à 1600 km	55	80	105	120	140
De 1600 à 3000 km	Dépasser progressivement les limites ci-dessus pour atteindre les vitesses maximum.				

Après les 500 premiers km

Vidanger l'huile du moteur.
Resserrer toute la boulonnerie du véhicule.
Contrôler la tension des rayons des roues.
Si nécessaire, régler le jeu des culbuteurs.

Au cours de cette période, ne pas porter le moteur à un régime élevé avant qu'il soit suffisamment chaud.

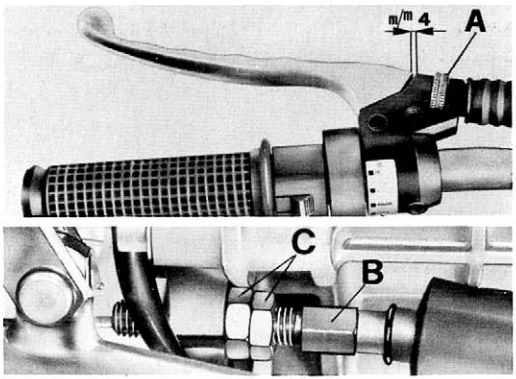
Eviter de dépasser les vitesses de rodage indiquées dans le tableau; ne pas pousser le moteur à fondo de facon prolongée.
Vérifier que les contacts du double rupteur s'ouvrent bien.

Tous le 500 km

Vérifier le niveau de l'huile: il doit être au niveau de l'encoche de maximum (voir les encoches sur la jauge soudée au bouchon de l'orifice de remplissage).
Pour ce contrôle visser à fond le bouchon.

Réglage du levier d'embrayage
(fig. 13)

Régler le jeu entre le levier et l'attache du câble sur le guidon; il doit être de 4 mm. Pour le modifier, visser ou dévisser le barillet «A».
Ce réglage peut également être effectué au moyen de la vis de tension «B» après avoir dévissé les contre-écrous «C» situés sur le côté droit de la boîte de vitesses.



13

Contrôle du niveau et vidange des circuits de freinage (fig. 14 et 15)

Pour obtenir un bon fonctionnement, respecter scrupuleusement les règles suivantes:

- vérifier fréquemment le niveau du liquide (il doit être à la hauteur de la membrane à soufflet «E» du réservoir «A»); il ne doit jamais descendre à plus de 8 mm en dessous du niveau maximum;
- refaire périodiquement (ou quand celà est nécessaire) le niveau du liquide dans le réservoir «A» après avoir dévissé le bouchon «F», et ôté la membrane «E».

N'utiliser que du liquide du type prescrit et dont la boîte ne sera ouverte qu'au moment de l'utilisation;

- tous les 15000 km ou tous les ans au maximum, vidanger complètement le circuit de freinage. Pour que le circuit de freinage fonctionne correctement, il faut que les conduits soient toujours remplis de liquide et qu'il n'y ait pas de bulles d'air; une course longue et élastique du levier de commande «B» indique la présence de bulles d'air.

Liquide à utiliser: «Agip F. 1 brake fluid».
Pour laver le circuit de freinage, n'utiliser que du liquide neuf. **Ne pas utiliser d'alcool ou d'air comprimé pour le séchage; pour les parties métalliques, utiliser du trichloréthylène.**

Réglage du levier de frein AV

(fig. 14)

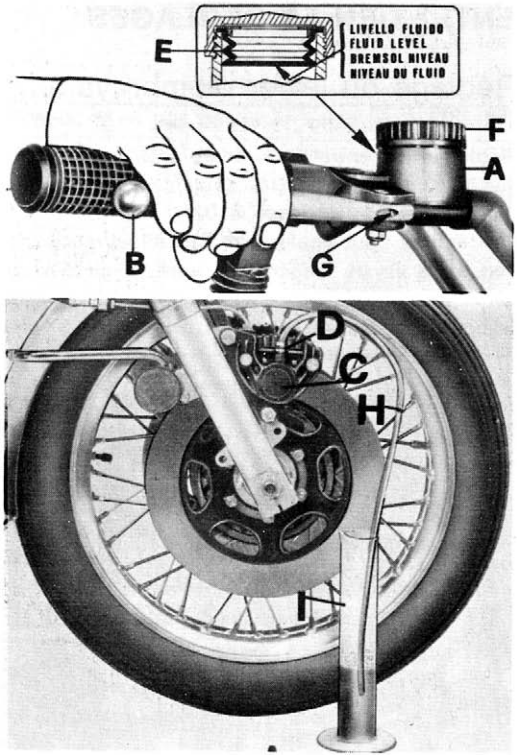
■ contrôler que le jeu est correct (0,05 à 0,15 mm) entre l'émetteur de la pompe et l'extrémité du levier de commande sur le guidon; si nécessaire, le régler au moyen de la vis de réglage «G».

Controle de l'usure des plaquettes

■ tous les 5000 km, contrôler l'usure des garnitures:

— l'épaisseur d'une garniture neuve est de 9 mm;
— une garniture à la limite de l'usure présente une épaisseur de 6 mm environ.

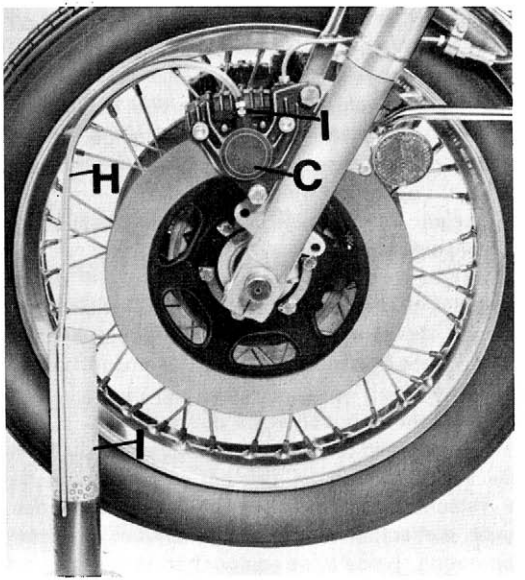
Si l'épaisseur est inférieure à cette limite, il est nécessaire de changer les garnitures. Après avoir effectué ce remplacement, il n'est pas nécessaire d'effectuer la purge de l'équipement de freinage mais il suffit d'actionner le levier de commande («B» fig. 14) du guidon de façon répétée jusqu'à



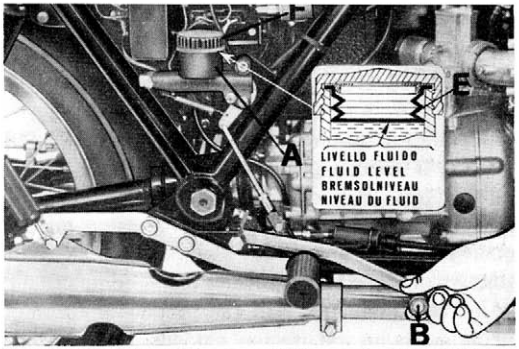
14

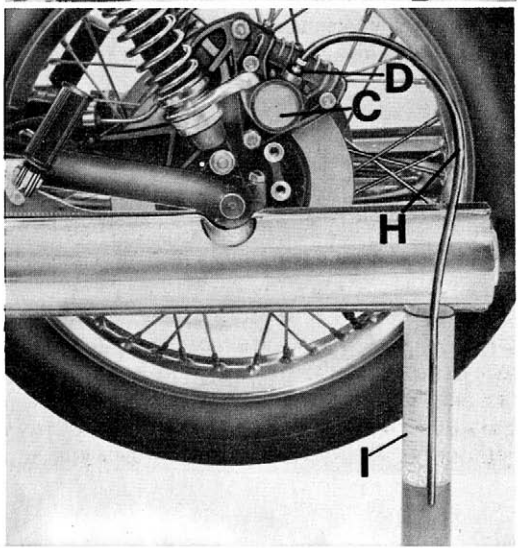
ce que les pistons des pinces reviennent dans leur position normale.

Lors du remplacement des garnitures, contrôler l'état des tubes flexibles; les remplacer immédiatement s'ils ne sont pas en bon état.



15





26 Contrôle des disques de frein

■ le disque de freinage doit être parfaitement propre. Il ne doit pas y avoir d'huile, de graisse ou d'autres impuretés ni de profondes rayures. Lors du remplacement ou de la révision du disque, s'assurer qu'il n'est pas «voilé»; ce contrôle s'effectue au moyen d'un comparateur; l'écart maximum ne doit pas dépasser 0,2 mm. Si le «voilage» du disque est supérieur à cette valeur, vérifier soigneusément le montage du disque sur le moyeu et le jeu entre les roulements de ce moyeu.
Le couple de serrage du disque sur le moyeu est de 2,2 ÷ 2,4 kgm.

Il est recommandé de confier les opérations de remplacement des garnitures et de contrôle des disques à l'un de nos Concessionnaires.

Purge des circuits de freinage
(fig. 14 et 15)

La purge de l'équipement de freinage s'avère nécessaire lorsque la course du levier est longue et élastique en raison de la présence de bulles d'air dans le circuit.
Pour les éliminer, procéder de la façon suivante:

Circuit du frein AV droit

■ tourner le guidon jusqu'à ce que le réservoir «A» faisant corps avec la pompe se trouve en position horizontale;
■ remplir si nécessaire le réservoir d'alimentation «A» en veillant à ce que le liquide ne descende pas en dessous de 8 mm du niveau maxi pendant l'opération de purge;
■ purger en agissant sur chaque demi-pince «C» séparément:
a) retirer le capuchon en caoutchouc et adapter sur le bouchon de purge «D» un flexible transparent «H dont l'autre extrémité aboutira dans un récipient transparent «I» contenant du liquide de même type;
b) dévisser le bouchon de purge «D»;
c) tirer à fond le levier de commande du frein «B» sur le guidon en prenant la précaution de le relâcher et d'attendre quelques secondes avant d'effectuer le pompage suivant. Répéter l'operation jusqu'à ce qu'on ne constate plus

aucune bulle d'air dans le liquide qui sort du flexible, «H»;

d) maintenir le levier de commande «B» tiré à fond et bloquer le bouchon de purge «D»; puis retirer le tuyau «H» et remonter le capuchon en caoutchouc sur le bouchon de purge.

Si cette purge a été effectuée correctement, immédiatement après la première course à vide du levier de commande «B», on devrait constater l'action directe du liquide (sans élasticité). Si l'on n'obtient pas ce résultat, répéter l'opération de purge décrite ci-dessus.

Circuit du frein AR et du frein AV gauche (fig. 15)

Comme au chapitre circuit de frein AV droit nous avons les points «c» et «d».

c) actionner à fond la pédale «B» sur...

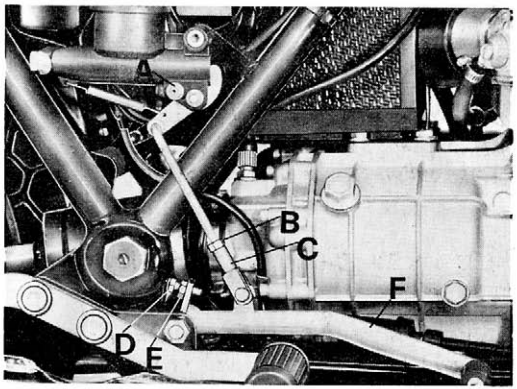
d) maintenir la pédale à fond et...

Réglage de la pédale de frein (fig. 16)

Régler le jeu entre le piston émetteur et le levier de commande de la manière suivante:

Pour régler celui-ci agir sur la vis excentrique «A». Le jeu doit être compris entre 0,05 et 0,15 mm. Pour régler la position de la pédale de freins ôtér la goupille, enlever l'axe et desserrer le contre-écrou «B» puis visser ou dévisser la chappe «C».

Après avoir trouvé la position idéale de la pédale «F» remonter l'axe et la goupille puis débloquer le contre-écrou «E» et régler la vis de butée «D».



16

28 Réglage suspension arrière à amortisseurs hydrauliques (fig. 17)

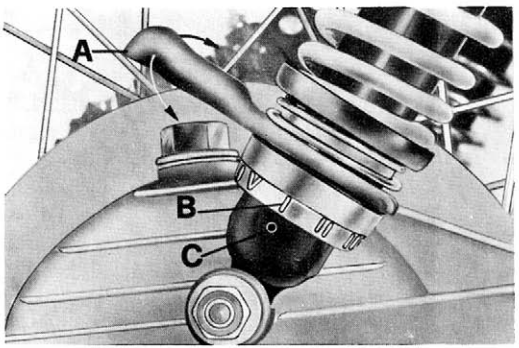
Les ressorts des suspensions arrière peuvent être réglés dans 5 positions par l'intermédiaire des leviers «A».
Pour passer aux positions «II», «III», «IV» et «V» à partir de la position «I», mettre la position en face du repère (rouge) «C».
Faire contrôler les amortisseurs par un de nos Concessionnaires si l'on constate une faute.

Ne pas oublier que les suspensions doivent être réglées dans la même position pour que la motocyclette ait une bonne stabilité.

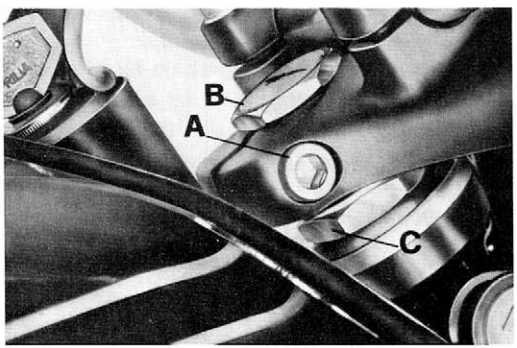
Réglage de la direction (fig. 18)

Pour la sécurité de conduite, la direction doit être réglée de façon à ce que le guidon puisse être manoeuvré librement sans jeu excessif.
Pour régler la direction, procéder de la façon suivante:

- dévisser la vis de blocage de la tête de direc-



17



18

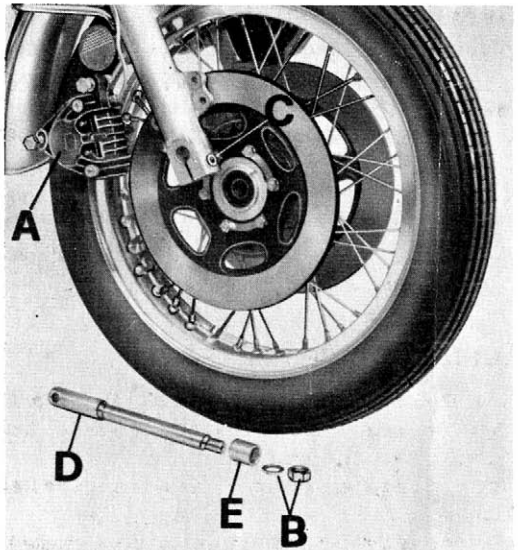
tion «A», dévisser l'ecrou «B» et visser ou dévisser l'écrou de réglage «C» jusqu'à ce que le jeu soit normal.
Après avoir effectué ce réglage, bloquer l'écrou «B» et la vis de fixation de la tête de direction «A».

Cette opération doit être effectuée de préférence par un de nos Agents.

30 DEMONTAGE DES ROUES

Roue AV (fig. 19)

Pour démonter la roue avant, procéder comme suit.



- déposer l'étrier «A» du fourreau droit sans débrancher la durite;
- dévisser l'écrou de blocage de l'axe sur le fourreau gauche «B»;
- desserrer les vis de blocage de l'axe dans les fourreaux «C» retirer l'axe «D» en repérant le montage de l'entretoise «E»;
- soulever le véhicule de façon à pouvoir retirer les disque de frein de la pince fixée au bras gauche de la fourche.

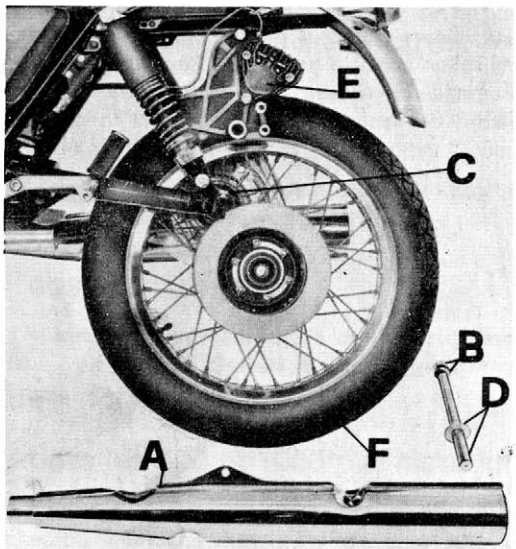
Pour remonter la roue, effectuer les opérations en sens inverse.

Roue arrière (fig. 20)

Pour déposer la roue arrière opérer de la manière suivante:

— déposer la vis de fixation du silencieux gauche au cadre, desserrer la vis du collier de serrage du silencieux sur le tube et déposer le silencieux gauche;
— dévisser l'ecrou d'axe «B» côté pont;
— desserrer la vis de blocage de l'axe «C» côté gauche;

— déposer l'axe «D»;
— dégager le disque de l'étrier «E»;
— dégager la plaque supportant l'étrier et fixer cette plaque au levier de béquillage de la machine;



20

— incliner la machine côté droit jusqu'à pouvoir dégager la roue «F».

Pour reposer la roue, proceder à l'inverse de la dépose sans oublier de mettre la plaque support d'étrier dans son ancrage.

Réglage des rayons des roues

Contrôler que tous les rayons sont tendus et que la roue n'est pas excentrée. Pour effectuer ce contrôle,procéder comme suit:

■ faire tourner la roue et vérifier son centrage à l'aide d'une cale. Si nécessaire modifier la tension des rayons droits et gauches jusqu'à ce que la roue tourne correctement. Ce contrôle doit être effectué après les premiers 500 km et ensuite tous les 1500 km environ.

Equilibrage des roues

Pour améliorer la stabilité et diminuer les vibrations lorsqu'on circule à grande vitesse, les roues doivent être équilibrées.

Pour effectuer l'équilibrage, procéder de la façon suivante:

■ après avoir démonté la roue, s'être assuré

que tous les rayons sont en tension et que la roue n'est pas excentrée, la placer sur une fourche;

- la faire turner légèrment plusieures fois; si la position d'arrêt est toujours différente, l'équilibrage est correct;
- si la roue s'immobilise toujours au même endroit, placer un contrepoids sur le rayon à l'opposé de ce point;
- recommencer ensuite l'opération jusqu'à ce que l'équilibrage de la roue soit correct; puis fixer les contrepoids aux rayons avec une pince.

Vous pourrez vous procurer auprès de nos Concessionaires, des contrepoids de 15 - 20 - 30 grammes.

Pneumatiques

Les pneus restent parmis les organes les plus importants à contrôler.
D'eux dépendent: la stabilité, le confort, la facilité de conduite et la sécurité du pitote.
Il est formellement déconseillé d'utiliser des pneus dont l'épaisseur de la bande de rondement est inférieure à 2 mm.
Une mauvaise pression des pneus peut provoquer des défauts de stabilité et une usure excessive des pneus.
Les pressions de gonflage sont:

- roue avant. Avec une on deux personnes: 2 kg/cm^2.
- roue arrière. Avec une personne: 2,3 kg/cm^2. Avec deux personnes 2,5 kg/cm^2.

Les valeurs ci-dessus ont été indiquées pour une utilisation normale (tourisme). Pour une utilisation prolongée à vitesse élevée (parcours autoroutiers) il est recommandé d'ajouter 0,2 kg/cm^2 aux valeurs indiquées.

Tous les mois (tous les 3000 km)

1 Vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie (voir chapitre **Equipement électrique** «Batterie»).

Périodiquement

2 Contrôler la pression des pneus (voir chapitre **Démontage des roues** «Pneumatiques».

Tous les 500 km

3 Contrôler le niveau d'huile du carter du moteur (voir chapitre **Graissage** «Graissage du moteur«).

Après les 500 et 1000 premiers km

4 Vidanger l'huile du carter du moteur (voir chapitre **Graissage** «Graissage du moteur»).

5 Contrôler toute la boulonnerie du véhicule.

6 Contrôler la tension des rayons et le centrage des roues (voir chapitre **Démontage des roues** «Réglage des rayons).

7 Contrôler le jeu entre les culbuteurs et les soupapes (voir chapitre **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).

Tous les 1500 km

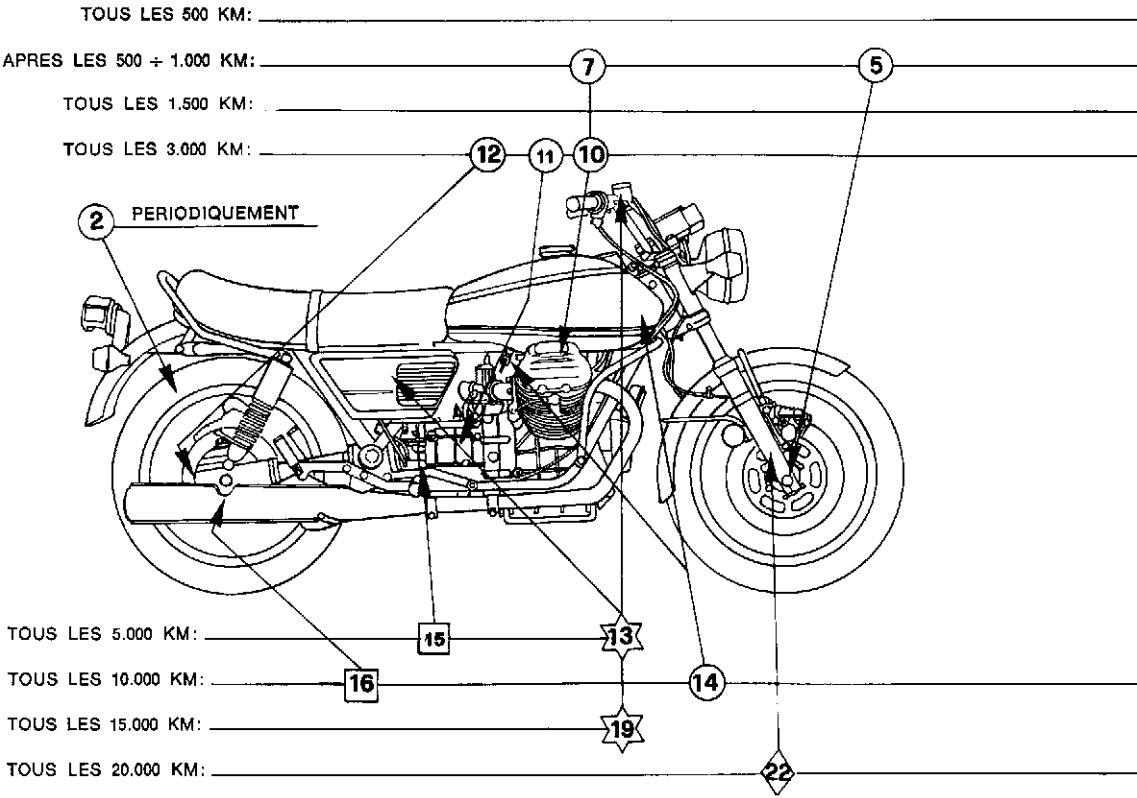
8 Contrôler la tension des rayons et le centrage des roues (voir chapitre **Démontage des roues** «Réglage des rayons»).

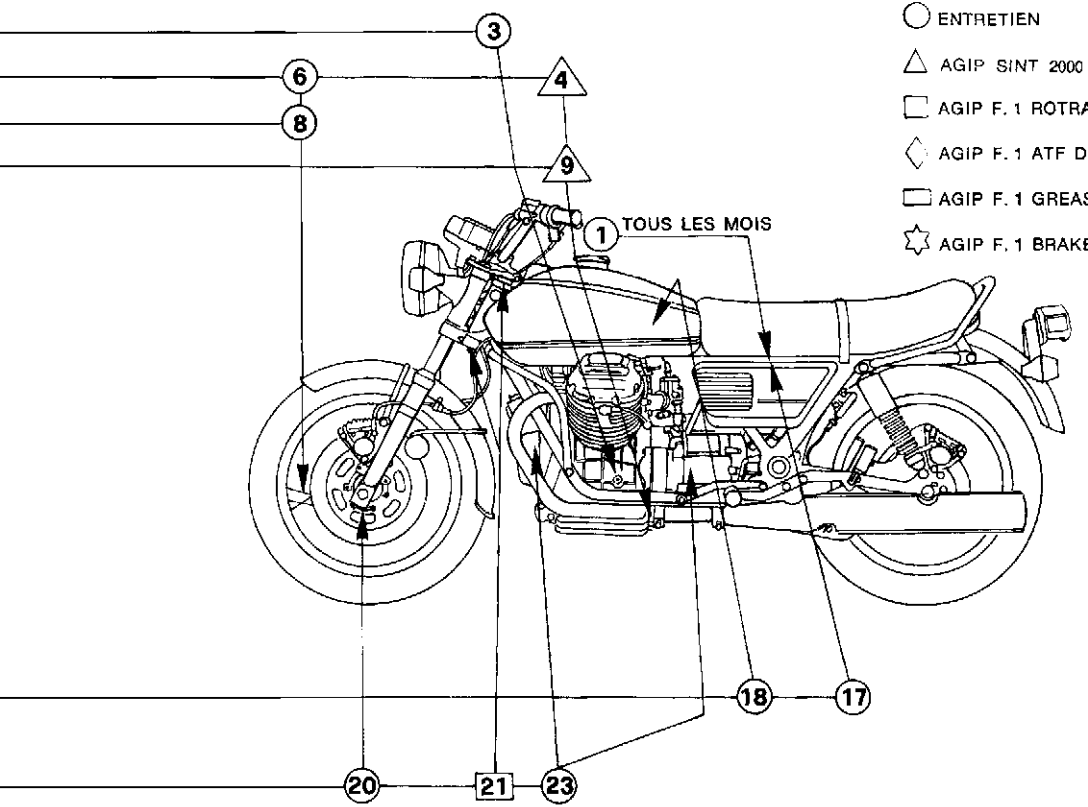
Tous les 3000 km

9 Vidanger l'huile du carter moteur (voir chapitre **Graissage** «Graissage du moteur»).

10 Contrôler le jeu entre les culbuteurs et les soupapes (voir chapitre **Distribution** «Jeu des culbuteurs»).

11 Vérifier le niveau de l'huile dans la boîte de


TOUS LES 500 KM:
APRES LES 500 ÷ 1.000 KM:
TOUS LES 1.500 KM:
TOUS LES 3.000 KM:
2 PERIODIQUEMENT
7
5
12
11
10
TOUS LES 5.000 KM:
TOUS LES 10.000 KM:
TOUS LES 15.000 KM:
TOUS LES 20.000 KM:
15
13
16
14
19
22


ENTRETIEN
AGIP SINT 2000 SAE 10W/50
AGIP F. 1 ROTRA MP SAE 90
AGIP F. 1 ATF DEXRON
AGIP F. 1 GREASE 30
AGIP F. 1 BRAKE FLUID
TOUS LES MOIS
1
3
4
6
8
9
17
18
20
21
23

vitesses (voir chapître **Graissage** «Graissage de la boîte de vitesses).

12 Vérifier le niveau de l'huile dans le pont (voir chapître **Graissage** «Graissage du pont).

Tous les 5000 km

13 Contrôler le niveau du liquide dans le réservoir-pompe des freins hydrauliques AV et AR (voir chapître **Entretien et Réglage des Freins hydrauliques**).

Tous les 10.000 km

14 Nettoyer le réservoir de carburant, les filtres des robinets et les tuyaux (voir chapître **Entretien et Réglages** «Nettoyage du réservoir, des filtres, des robinets et des tuyaux»).

15 Vidanger l'huile de la boîte de vitesse (voir chapître **Graissage** «Graissage de la boîte de vitesses»).

16 Vidanger l'huile du pont (voir chapître **Graissage** «Graissage du pont).

17 Nettoyer et graisser les cosses et les bornes de la batterie (voir chapître **Equipement électrique** «Batterie»).

18 Changer le filtre à air (voir chapître alimentation **«Fitre à air»**).

Tous les 15.000 km

19 Vidanger le liquide de l'équipement de freinage AV et AR (voir chapître **Entretien et Réglages.** «Contrôle du niveau et vidange du liquide de frein»).

Après 20.000 km

Les contrôles indiqués ci-dessus doivent être effectués par un de nos Concessionnaires:

20 Contrôler les roulements des roues.

21 Contrôler que les roulements de la direction sont suffisamment graissés «Agip F. 1 Grease 30».

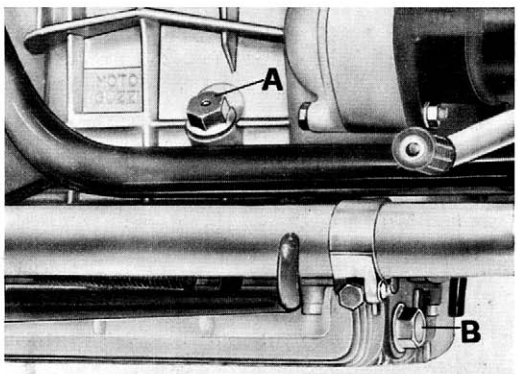
22 Remplacer le liquide des bras de fourche («Agip F. 1 ATF Dexron): 0,050 l. (un demi-verre environ) par bras.

23 Nettoyer soigneusement le collecteur de l'alternateur et du démarreur avec un chiffon imbibé d'essence.

Graissage du moteur (fig. 22)

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 500 km, contrôler le niveau d'huile moteur qui doit approcher le repère «maxi» de la jauge d'huile soudée sur le bouchon «A» sans toutefois le recouvrir. Le niveau doit être fait après que le moteur ait tourné quelques minutes; le bouchon «A» doit être visse a fond.



22

Si nécessaire, parfaire le niveau d'huile avec de l'huile de même type.

Vidange (fig. 22)

Fair la vidange du moteur après les premiers 500 et 1000 km et ensuite tous les 3000 km environ.
Cette opération doit être effectuée moteur chaud. Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter le carter.

«A» Bouchon de remplissage.

«B» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 3 l. d'huile «Agip SINT 2000 SAE 10 W/50».

Echange de la cartouche de filtre à huile et nettoyage du tamis (fig. 23)

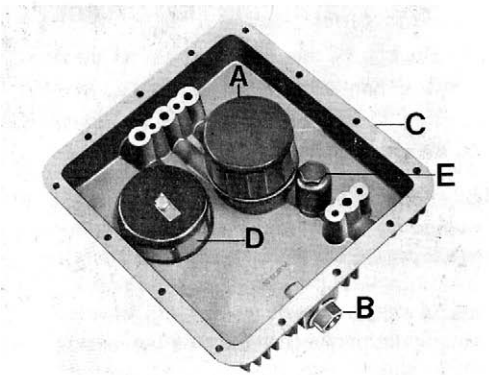
Tous le 15000 km ou toutes les cinq vidanges changer la cartouche filtrante «A» en opérant comme suit:

— Vidanger le moteur en dévissant le bouchon «B».

— Déposer le carter inférieur «C» après avoir dévissé ses 14 vis de fixation.

— Dévisser la cartouche «A» et la remplacer par une d'origine Moto Guzzi.
Profiter de cette cpération pour deposer le tamis «D» le laver à l'essence et le sécher à l'aide d'un jet d'air comprimé. Le remonter sur le carter «C».

Remonter le carter «C» avec un joint neuf.



23

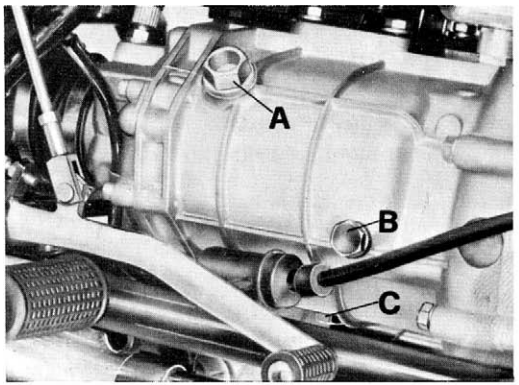
Graissage de la boîte de vitesses (fig. 24)

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 3000 km, contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «B».
Si nécessaire, refaire le niveau avec de l'huile du même type.

Vidange

Tous les 10000 km, vidanger l'huile de la boîte



24

de vitesses. Cette opération doit être effectuée moteur chaud.
Avant de mettre de l'huile neuve, bien laisser égoutter la boîte de vitesses.

«A» Bouchon de remplissage.

«B» Bouchon de niveau.

«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,750 l. d'huile.

Graissage de la boîte de transmission arrière (fig. 25)

Contrôle du niveau d'huile

Tous les 3000 km, contrôler que l'huile se trouve à la hauteur du bouchon de niveau «A».
Si nécessaire, refaire le niveau avec de l'huile du même type.

Vidange

Tous les 10000 km, vidanger l'huile de la boîte de transmission. Cette opération doit être effectuée apres avoir fait quelques chilomètres.

Avant d'introduire de l'huile neuve, bien laisser égoutter le pont.

«A» Bouchon de niveau.

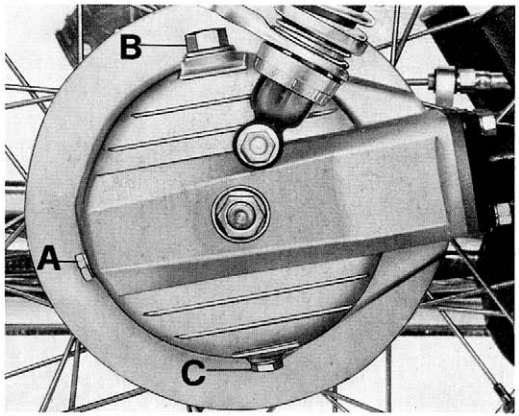
«B» Bouchon de remplissage.

«C» Bouchon de vidange.

Quantité nécessaire: 0,250 l. d'huile dont:

— 0,230 l. d'huile «Agip F. 1 Rotra MP SAE 90»;

— 0,020 l. d'huile «Molykote type A».



25

40 Vidange des éléments de fourches
(fig. 26)

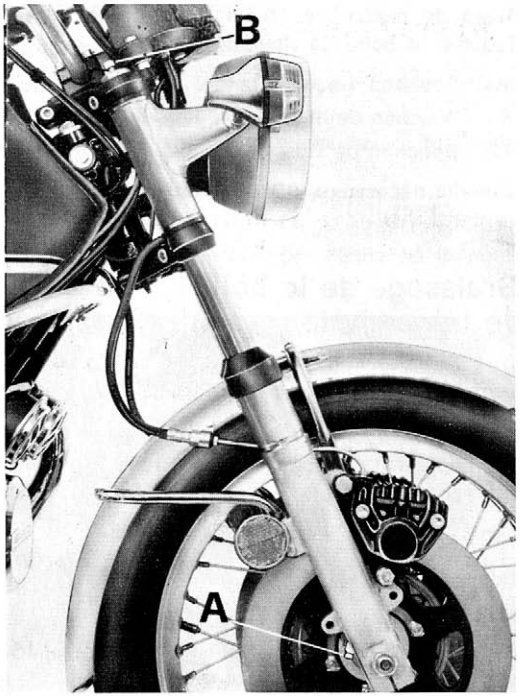
Opérer comme suit:

- dévisser le bouchon de vidange «A»;
- dévisser la vis de remplissage «B» (vis 6 paus vieux).

Quantité d'huile: 0,070 l. par fourreau.

Graissage: roulements de direction et de la fourche oscillante

Pour effectuer ces graissages, nous vous conseillons de vous adresser à nos Concessionnaires.



26

Carburateurs (fig. 27)

2 carburateurs du type Dell'Orto «VHB 30 CD» (à droite) et «VHB 30 CS» (à gauche).

Commandes:

- poignée de commande des boisseaux de gaz située à droite du guidon («B» fig. 7);
- manette de commande du starter. Elle est située à l'arrière droit de la culasse gauche.

«A» Starter mis (utilisable moteur froid).

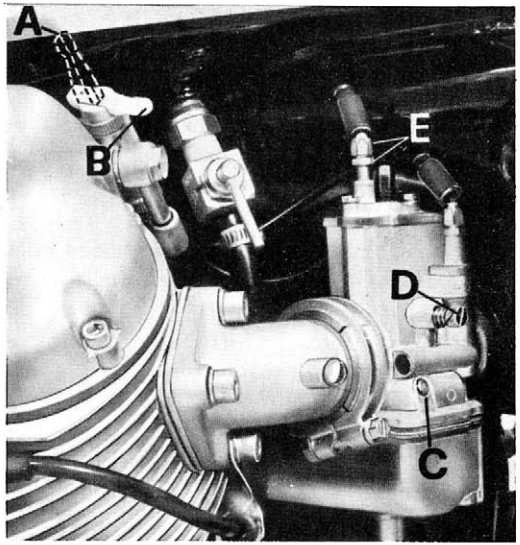
«B» Starter en position route.

N.B.: Verifier que sur la position «B» la gaine des câbles de starter à un jeu de 3 mm au niveau des barillets tendeurs des carburateurs.

Réglage

Passage	Ø 30 mm
Boisseaux de gaz	40
Diffuseur	265
Gicleur principal	120
Gicleur de démarrage	80
Gicleur de ralenti	50
Aiguille	V 9 (2ème cran)
Flotteur	10 gr

Vis de réglage de richesse: ouverture 1 tours $^1/_2$.



27

42 **Réglage de la carburation** (fig. 27) **sans dépressiomètre**

Opérer comme suit:

1 Faire chauffer le moteur.

2 Visser à fond sans forcer les vis «C» et les desserrer d'1 tour $^1/_2$.

3 Mettre le ralenti entre 900 et 1000 tours à l'aide des vis «D» en faisant attention d'avoir la méme pression d'echappement sur chaque cylindre en sortie des silencieux (dévisser la vis du cylindre qui a une pression supérieure ou visser la vis du cylindre qui a une pression inférieure).

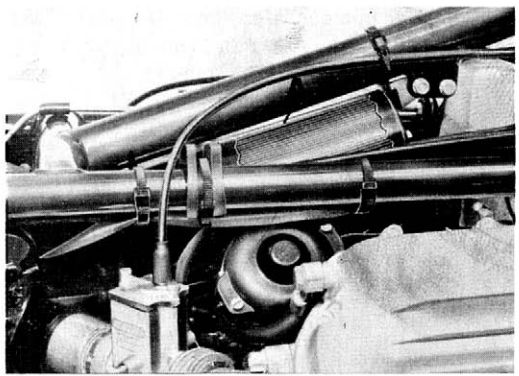
4 Trouver le régime maximum de chaque cylindre en agissant sur le vis «C» et refaire le reglage 3.

5 Débrancher alternativement les fils de bougies. Le moteur doit faire 5 à 6 tours avant de caler. Si cela n'est pas, agir sur le vis «D». Plus de 5 à 6 tours, dévisser la vis du cylindre non débranché. Moins de 5 à 6 tours revisser la vis du cylindre non débranché.

6 Régler le ralenti entre 900 et 1000 t/m en vissant ou devissant les vis «D» de la même fraction de tours.

7 Vérifier que le jeu entre la gaine et les barillets tendeurs de la poignée de gaz est de 1 à 1,5 mm.

8 Contrôler la synchronisation de l'ouverture des boisseaux. Pour cela faire appel à quelqu'un qui tournera doucement la poignée de gaz. Les pressions d'échappement doivent être égales pendant la montée en régime. Si l'une d'elles est inférieur retendre le câble correspondant.



28

Reglage de la carburation au dépressiomètre.

Pour avoir un réglage parfait de la carburation il est necessaire de le faire au dépressiomètre. Pour cela s'adresser à nos concessionnaires.

Filtre à air (fig. 28)

Tous le 10000 km changer la cartouche de filtre «A».
Faire faire par un de nos concessionnaires.

Jeu des culbuteurs (fig. 29)

Après les 500 et 1000 premiers km et après tous les 3000 km ou lorsque l'on constate que la distribution est trop bruyante, contrôler le jeu entre les soupapes et les culbuteurs.
Ce réglage doit être effectué **moteur froid**, le piston étant au point mort supérieur «P.M.H.» c'est à dire en fin de phase de compression.
Après avoir enlevé les cache-culbuteurs, procéder comme suit:

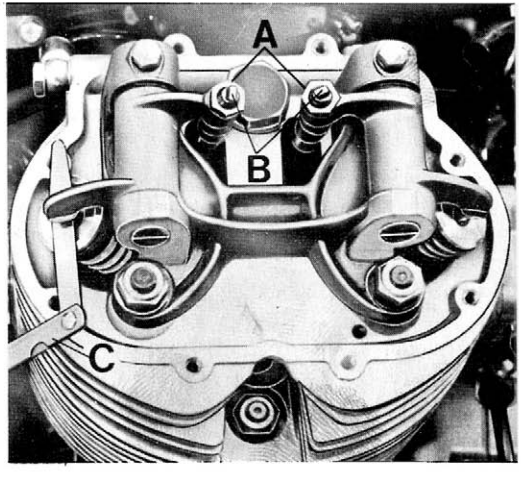
1 Dévisser l'écrou «A».

2 Visser ou dévisser la vis de réglage «B» jusqu'à ce que l'on obtienne les jeux suivants:

— soupape d'admission: 0,22 mm;
— soupape d'échappement: 0,22 mm.

On effectue cette mesure à l'aide d'une cale spéciale «C». Si le jeu est plus grand que celui préconisé, les culbuteurs seront très bruyants; dans le cas contraire, les soupapes ne fermeront pas bien et provoqueront les anomalies suivantes:

— perte de compression;
— surchauffement du moteur, etc.



29

Entretien, contrôle et réglage du distributeur d'allumage (fig. 30)

Entretien

Tous les 3000 km

Lubrifier avec quelques gouttes d'huile le feutre «R» qui se trouve sur le corp des cammes.

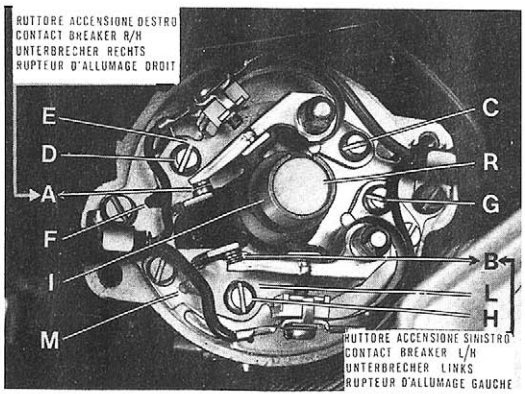
Contrôle

- enlever le couvercle du rupteur en dévissant les vis de fixation;
- nettoyer avec un chiffon imbibé d'essence les contacts «A» et «B» s'ils sont sales et gras. S'ils sont usés, les remplacer;
- contrôler l'écartement des contacts des rupteurs «A» (cylindre droit - fil rouge) et «B» (cylindre gauche-fil vert) qui doit être compris entre 0,37 à 0,43 mm. Régler les contacts si cette distance est inférieure ou supérieure à celle indiquée.

Réglage des rupteurs

Rupteur «A» - cylindre droit

Porter la camme «I» à sa levée maximum, dévisser les vis «C» et «D» et déplacer la plaquette «F» en agissant sur l'encoche «E»



30

Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «C» et «D».

Rupteur «B» - cylindre gauche

Porter la camme «I» à sa levée maximum, dévisser les vis «G» et «H» et déplacer la paquette «L» en agissant sur l'encoche «M»:
Après avoir obtenu la distance indiquée, bloquer les vis «G» et «H».

En même temps que le réglage des contacts du rupteur, effectuer le contrôle du calage de l'allumage.

Contrôle et calage de l'allumage «avance fixe» (fig. 31)

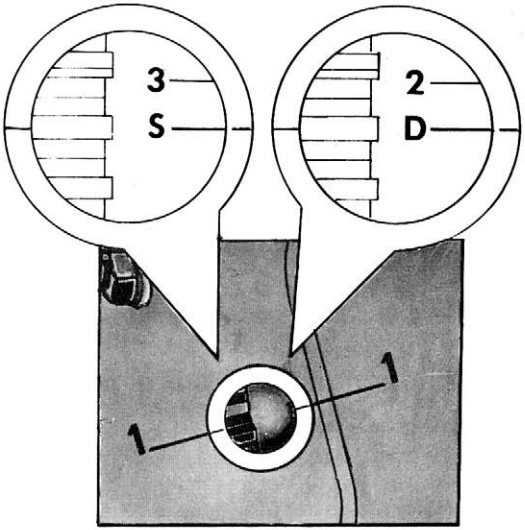
Contrôle

- Retirer le bouchon en caoutchouc de l'orifice de contrôle situé sur le côté droit de la boîte de vitesses au niveau du volant moteur;
- pour contrôler le début de l'ouverture des contacts des rupteurs («A» et «B», fig. 30), il est conseillé d'utiliser une lampe témoin branchée entre les vis et la masse.

Calage cylindre droit (voir fig. 31)

- Tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (sens contraire des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées). Dans cette position, le repère «D» situé sur le volant (P.M.H. du cylindre droit) doit coincider avec le repère «1» gravé sur le bord de l'orifice de contrôle;
- tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «2» (avance fixe) coincide avec le repère «1» de l'orifice de contrôle.

Dans cette position, le repère d'avance fixe d'allumage «2» se trouve au début de l'ouverture des contacts du rupteur («A», fig. 30).



31

Calage cylindre gauche (voir fig. 31)

■ Tourner le volant dans le sens de rotation du moteur (sens contraire des aiguilles d'une montre) jusqu'à ce que le piston se trouve en fin de phase de compression (soupapes fermées). Dans cette position, le repère «S» situé sur le volant (P.M.H. du cylindre gauche) doit coincider avec le repère «1» gravé sur le bord de l'orifice de contrôle;

■ tourner le volant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère «3» (avance fixe) coincide parfaitement avec le repère «1» de l'orifice de contrôle.

Dans cette position, le repère d'avance fixe d'allumage «3» se trouve au début de l'ouverture des contacts du rupteur («B», fig. 30).

Si les contacts des rupteurs («A» et «B», fig. 30) ne s'ouvrent pas aux repères indiqués, il est nécessaire d'effectuer le calage de l'allumage.

Caractéristiques d'allumage

Avance initiale (fixe)	2°
Avance automatique	31°
Avance totale (fixe + automatique)	33°
Ecartement	0,37 à 0,43 mm

Pour ce contrôle, nous vous conseillons de vous adresser à l'un de nos Agents.

Bougies

Le type de bougies à utiliser est indiqué à pag. 5 (écartement électrodes: 0,6 mm).

Pour les nettoyer, utiliser de l'essence, une brosse métallique et une aiguille pour le nettoyage interne.

Lors du remontage des bougies, **veiller à ce qu'elles s'adaptent bien à leurs sièges et qu'elles se vissent facilement.**

Si l'on visse en forçant, on risque d'endommager le filetage sur la culasse. Nous conseillons par conséquent de visser les bougies à la main pendant quelques tours et d'utiliser ensuite la clé spéciale (fournie) en évitant de serrer de façon exagérée.

Après 10000 km, remplacer les bougies même si elles semblent en bon état.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

(schéma, fig. 33)

L'équipement electrique se compose de:

— Batterie.
— Démarreur avec relais.
— Alternateur monté en bout de vilebrequin.
— Distributeur d'allumage à 2 rupteurs et avance automatique.
— 2 bobines d'allumage.
— Redresseur.
— Régulateur.
— Plaquette porte-fusibles (6 de 16 A).
— Relais d'appel de phare.
— Relais de démarrage.
— Phare.
— Feu arrière.
— Clignotants.
— Commutateur de lumière.
— Tout au guidon de clignotant, avertisseur appel de phare et veilleuse code phare.
— Interrupteur de démarrage et d'arrêt moteur.
— 2 avertisseurs.

Batterie

Elle est placée dans la partie centrale du véhicule. Sa tension est de 12 V et sa capacité de 32 Ah; elle est chargée par l'alternateur.
Pour accéder à la batterie:

- soulever la selle;
- déposer le support de trousse à outil.

Tous les mois ou tous les 3000 km environ, contrôler le niveau de l'électrolyte et le compléter éventuellement dans tous les éléments de façon à ce que le niveau dépasse de 6 mm environ la partie supérieure des plaques.
Nous rappelons qu'il faut toujours ajouter exclusivement de l'eau distillée chimiquement pure et jamais d'acide sulfurique.
L'eau distillée doit être ajoutée lorsque la batterie est froide et 6 h au moins après l'arrêt du véhicule.
Eviter que le mélange eau distillée et acide sulfurique se déverse et mouille la partie supérieure de la batterie. Cette dernière doit être toujours bien sèche.

50 Tous les 10000 km, contrôler que les cosses sont propres et bien serrées. Après ce contrôle, les lubrifier avec de la vaseline neutre pour éviter toute oxydation.
Lorsque la batterie est bien chargée, la densité de l'électrolyte est de 1,28 environ; lorsqu'elle est déchargée, cette densité descend à 1,16 environ.

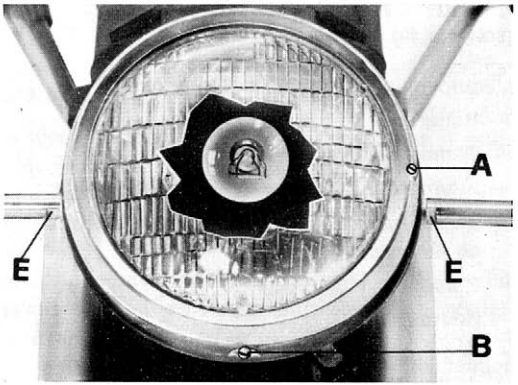
Pour le montage d'une nouvelle batterie, nous vous conseillons de vous adresser à l'un de nos Agents.

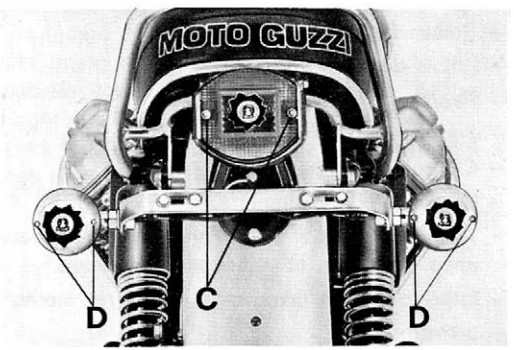
Echange des lampes (fig. 32)

Phare: dévisser la vis «B» en bas de la portière de phare. Sortir le phare et defaire le porte lampe. Changer l'ampoule.

Feu arrière: devisser les vis «C» et déposer le cabochon de feu rouge. Deposer la lampe en poussant et tournant vers la gauche.

Clignotant: dévisser les vis «D» fixant le cabochon de clignotant. Déposer la lampe en poussant et tournant vers la gauche.
Au remontage ne pas serrer trop fort le vis «D» car le cabochon risquerait d'éclarter.





32

Eclairage compteur compe tour et lampes temoins

Déposer le support de lampe et changer la lampe.

Lampes

Phare et code	45/40 W
Veilleuse	3 W
Eclairage de plaque et stop	5/21 W
Clignotant	21 W
Lampe témoins	1,2 W
Eclairage compteur et compte tours	3 W

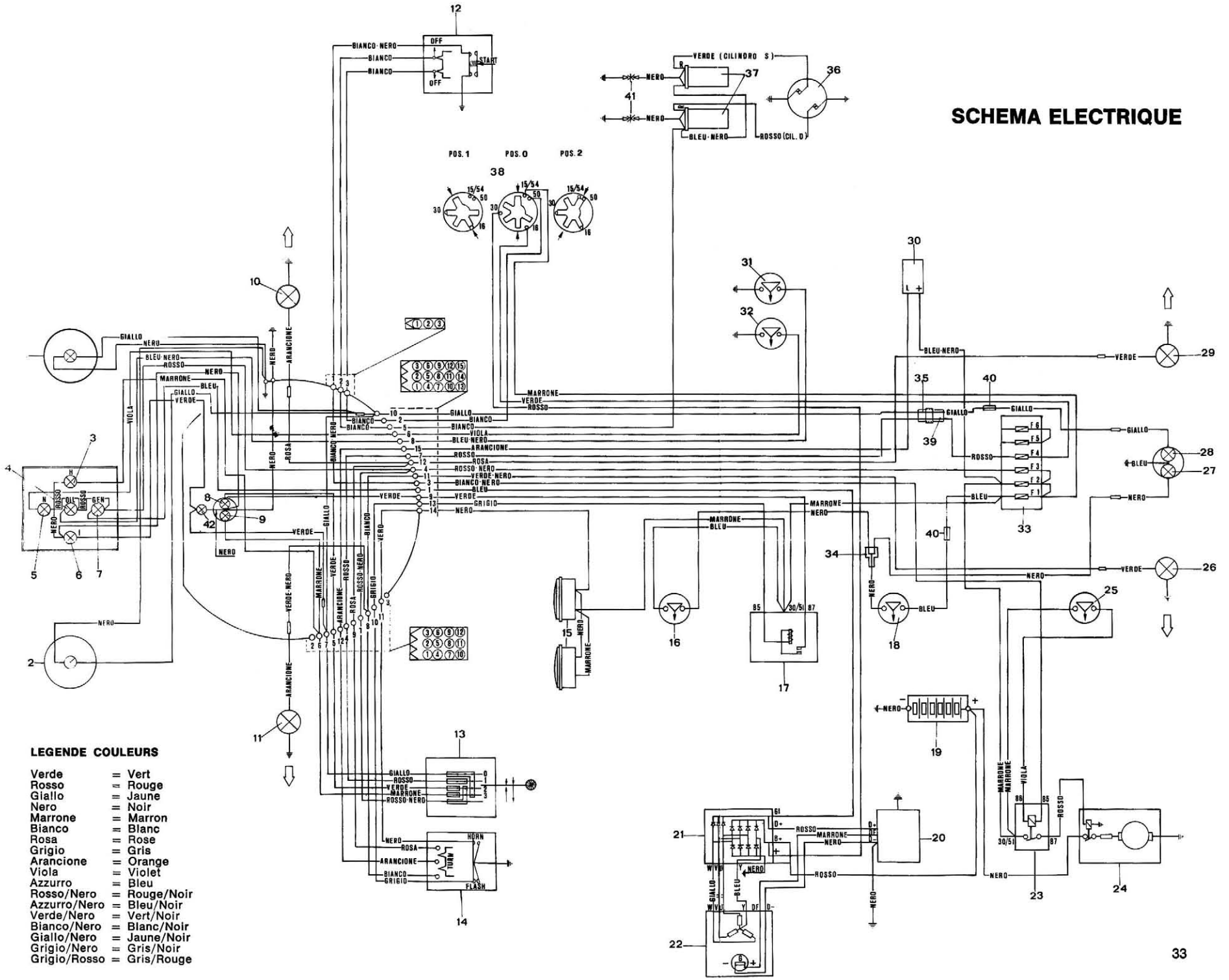
Réglage du phare (fig. 32)

Le phare doit toujours être bien réglé.
Le réglage latéral se fait par l'intermédiaire de la vis «A» et le réglage de hauteur par le 2 fixations «E».
A une distance de 3 m le centre du faisceau du plein phare doit être à 86 cm; moctoyclette débéquillée avec le pilote en selle.

LEGENDA SCHEMA ELECTRIQUE

1 compteur
2 compte-tours
3 témoin de feu de route
4 témoin de pression d'huile
5 témoin de point mort
6 témoin d'éclairage
7 témoin de charge
8 feu de croisement
9 feu de route
10 clignotants avant droit
11 clignotant avant gauche
12 boutons de démarreur et d'arrêt moteur
13 commutateur d'éclairage
14 commande de clignotant, démarreur, avertisseur et appel de phare
15 avertisseur (consomation 7 A)
16 mano contact de frein AV
17 relais d'appel de phare
18 contacteur de frein AR
19 batterie (12 V 32 Ah)
20 régulateur
21 redresseur
22 alternateur (14 V 20 A)
23 relais de démarreur
24 démarreur (12 V 0,7 CV)
25 compte circuit sur câble d'embrayage
26 clignotant arrière gauche
27 stop
28 éclairage de phare et feu AR
29 clignotant arrière droit
30 centrale clignotante
31 manocontact de pression d'huile
32 contacteur de point mort
33 plaquette porte fusible (16 A)
34 connecteur à 3 voies
35 connecteur à 4 voies male (AMP)
36 rupteur
37 bobine
38 interrupteur d'allumage (3 positions)
39 connecteur à 4 voies femelle (AMP)
40 connecteur à 2 voies
41 bougie
42 feu de position AV

SCHEMA ELECTRIQUE



LEGENDE COULEURS

Verde	=	Vert
Rosso	=	Rouge
Giallo	=	Jaune
Nero	=	Noir
Marrone	=	Marron
Bianco	=	Blanc
Rosa	=	Rose
Grigio	=	Gris
Arancione	=	Orange
Viola	=	Violet
Azzurro	=	Bleu
Rosso/Nero	=	Rouge/Noir
Azzurro/Nero	=	Bleu/Noir
Verde/Nero	=	Vert/Noir
Bianco/Nero	=	Blanc/Noir
Giallo/Nero	=	Jaune/Noir
Grigio/Nero	=	Gris/Noir
Grigio/Rosso	=	Gris/Rouge

Ces caractéristiques sont données à titre indicatif. Nous réservons le droit de les modifier sans préavis.

SEIMM MOTO GUZZI S. p. A. Mandello del Lario Registro Società Lecco N.2220